ڪراچي ڪڏهانکر

ليکڪ: ايم. ايچ. پنهور (1925-2007) ستاره امتياز

سنڌيڪار: عمر سومرو

روايتي تاريخدان لکيل رڪارڊن کي ڇُهنديا رهندا آهن ۽ انهي کان هيڏي هوڏي ڪنهن بہ شيءِ کي ڏُکو سمجهندا آهن. اڳيري اُسريل سائنس آثار پرڪ (آرڪيالاجي) ماڻهو ڪوٺي ڪيندي آهي - شيون نہ - جيئن تاريخدان عام طور تي سمجهندا رهيا آهن ۽ ان ڏانهن گهٽي ياڳي ڌيان ئي نہ پيئي ڏنو اٿن. ڪجھ بيا اهڃاڻ، جهڙوڪ: گڏريل جُڳن جا ماحول، وايو منڊل ۽ موسمون ۽ انهن سيني ڏانهن ممڪن انساني ردعمل پڻ آهن، پر انهن لاءِ گهڻ رخي ۽ ڳوڙهي سائنسي پروڙ جي گهرج پوي ٿي. گهڻو ڪري تاريخدان وايومنڊلن يا موسمن جا ڄاڻُو ڪونهن ۽ جيڪي انهن جا ڄاڻُو آهن تن کي وري تاريخ سان دلچسپي ڪانهي، جيڪا ان ليکي روايتي ۽ رڳو گهٽ ڄاڻ رکندڙن لاءِ پيئي رهي آهي. اڄڪلھ تاريخ سماجي اپياس جو درجو ماڻي ورتو آهي ۽ ان کي ڪيترين ئي واٽن سان چڱي طرح پرکي پروڙي سگهجي ٿو، بجاءِ لکيل ڪمن تي ياڙڻ جي، جن ۾ سندن لکڻ وارن جي شين ۽ جُڳن بابت ذاتي ويساهن ۽ سمجھ يا ڏاهپ جي حد تائين غلطيون هجڻ اٽڙ آهي.

آثار پارڪن ڪجھ ماڳن، جهڙوڪ: اورنگي، لانڍي، الله ڏنو، چوڪنڊي وغيره جو اپياس ڪيو آهي ۽ ڪراچي يونيورسٽيءَ جي پروفيسر رئوف ڪراچيءَ جي پرپاسي ڪيترن ئي ماڳن تان مائيڪروِلتڪ (پٿري جُڳ جا) اوزار ڳولهي لڌا آهن، پر انهن ماڳن کي پاڻ ڪراچي شهر نٿو ليکي سگهجي. ڪراچي، جيئن اسان ڄاڻون ٿا، مال ٻاهران گهرائڻ ۽ ٻاهر موڪلڻ جي واپار تي ياڙيندڙ هڪ شهر هو، جيڪو اهو پنهنجي سامونڊي بندرگاهہ وسيلي ڪندو هو. وسندي واپارين، پورهيتن، ٻيڙياتن ۽ مهاڻن تي ٻڌل هئي. مهاڻا مڇي شهر ۾ واپرائجڻ ۽ گڏوگڏ سڪائي ڏيساور اماڻڻ لاءِ جهليندا هئا. ماڻهن جي معيشت تي ٻڌل ڪراچيءَ جي تاريخ سندس بندرگاهہ سان سڌي سنئين جُڙيل آهي.

ڪراچي بندرگاهہ هڪ يلي قدرتي بندرگاهہ آهي ۽ منوڙي ٻيٽ جي اوٽ بچاءَ ۾ هجڻ ڪري جهاز ڪياماڙيءَ يا ايسٽ وهارف ڪانوني نيٽو جيٽيءَ ۽ ويسٽ وهارف تائين سولائيءَ سان لنگر هٽي سگهن ٿا. سر چارلس نيپيئر پاران ڪراچيءَ کي 1847 ۾ سنڌ جي گاديءَ جو هنڌ بڻائڻ کان اڳ هيءَ بندرگاهہ 650 ٽنن ۽ 16 فٽ ڊرافٽ يعني مال ڍوئڻ وارو ڪو بہ جهاز سولائيءَ سان سنڀالي سگهي پئي. بندرگاهہ ڪاروباري برادريءَ کي ڪيتري ڪمائي ڪرائيندي هئي، تنهن جي ڪَٿ ناهي ڪئي وئي، پر ٽالپرن کي ڪسٽم ڊيوٽيءَ جي مَد ۾ جيڪا آمدني ڪرائيندي هئي اها 100،000 رپيا ساليانو ڪَٿي وئي آهي.

ڪراچي 1724 ۾ بنيادي طرح مهاڻن جي هڪ وسندي ليکبي هئي. سندس آبادي پاٽنجر جي ڪَٿ مطابق 1813 ۾ 13،000 هئي ۽ اها برنس جي ڪَٿ مطابق 1830 ۾ وڌي 15،000 ٿي. حيدرآباد جي 1843 ۾ آباديءَ جو ڪاٿو 20،000 ڪيو ويو هو، پر ان ۾ بالا عملدار، سرڪاري ملازم (عامل) ۽ فوجي شامل هئا. نج سرڪاري نوڪرين واري آبادي ڌار ڪجي تہ پاڇي بچندڙ آبادي ڪراچيءَ جي آباديءَ کان گهٽ بيهي ٿي، جيڪو ان ريت پنهنجي بندرگاهہ جي ڪري سنڌ ۾ 1843 ۾ سڀ کان وڏو شهر هجڻ سان گڏوگڏ سڀ کان وڏو واپاري ڳڙھ چَورائڻ جو حقدار هو.

سنڌ ۾ هڪ ٻي سامونڊي بندرگاهہ، ڪيٽي بندر نالي سان، سنڌو درياءَ جي چوڙ تي هئي، پر اها وڏي اُسري نہ سگهي ڇاڪاڻ تہ سنڌو درياءُ پنهنجي پاڻيءَ ۾ 9.6 سيڪڙو لَٽُ آڻيندو هو ۽ سمنڊ ۾ چوڙ ڪندي مهل اهو لَٽُ پنهنجي چوڙ واري هنڌ اڳيان سَٽي ۽ پنهنجي چوڙ جو ڪجھ ياڱو لٽي ڇڏيندو هو. ائين ڪندي ڪندي درياءُ هڪ ٻيو وهڪرو وجي ناهيندو هو، وري اهو لٽيندو هو ۽ سلسلو ائين هلندو رهندو هو. انهي عمل دريائي وهڪري کي، خاص ڪري چوڙ-ٻيٽاري (ڊيلٽا) واري هنڌ، جهازن رستي مال آڻڻ نيڻ لاءِ بي پروسو بڻائي ڇڏيو. سنڌي سڌي تري واريون ٻيڙيون (هوڙا) ناهي چڪا هئا، جيڪي سنڌو درياءَ ۾ وهنديون هيون ۽ چوڙ-ٻيٽاري جي سامونڊي پاٽين کي سولائيءَ سان منهن ڏئي ويندبون هيون، سواءِ جولاءِ ۽ آگسٽ واري چوماسي جي تکن وائن واري مند جي. پر اهڙين ٻيڙين جي بار ڍوئڻ واري سگھ محدود هوندي هئي؛ عام طور تي 50 ٽنن کان

وڏيڪ نه. تنهنڪري درياءَ رستي واپار لاءِ ٻيڙين جو هڪ وڏو انگ گهربل هو. آئين اڪبري ۾ اهڙين 40،000 ٻيڙين جي رڳو ٺٽي سرڪار يعني سيوهڻ کان هيٺ لاڙ سنڌ ۾ وهڻ جي ڳالهه ڪيل آهي. انهن ٻيڙين وري ڏورانهن زميني هنڌن تائين ٻيڙين رستي مال آڻڻ نيڻ اٿانگو ۽ مهانگو بڻائي پئي ڇڏيو.

يونوچ سمنڊ ۾ 1000 ق.م تائين آڳاٽين ڪيترين ئي ساموندي بندرگاهن جا رڪارڊ موجود آهن. يورپ جي سمورين قدرتي ساموندي بندرگاهن ڪي جهازن جي اچ وڃ ۽ ڏيهان ڏيهي واپار سنڀالڻ جو ڳو انهي عرصي دوران بڻايو ويو. اهڙا رڪارڊ پڻ آهن. جيڪي پڌرو ڪن ٿا ته يونوچ سمنڊ جي ساموندي واپار جي گهڻي ڀاڱي تي يونانين جو ڪنٽرول هو ۽ انهن انهي عرصي دوران 500 ٽنن کان وڏا جهاز ناهيا. اهڙا به رڪارڊ آهن. جيڪي پڌرو ڪن ٿا ته يونانين جو ڳاڙهي (احمر يا قُلزم) ۽ عربي سمنڊن جي ساموندي واپار تي ڪنٽرول 275 ق.م کانوٺي 250ع تائين هليو. جڏهن ايراني سنڌن مقابلي ۾ لٽا. عربي سمنڊ ۾ 300 ق.م کان اڳ هلندڙ جهازن. انهن جي ڊزائنن ۽ ڊرافٽ يعني بار ڊوئڻ جي سگهه سان لاڳاپيل ڪو رڪارڊ موجود ڪونهي. سڪندر جي 322 ق.م ۾ مرڻ تي سندس سلطنت جو ورهاڱو ٿيو ۽ سندس ويڳي ڀاءُ ٽالميءَ مصر ۾ پنهنجو راڄ گهراڻو جوڙي اسڪندريا کي پنهنجي راڄڌاني بڻايو. راڄ ڏٽي يوناني هئا ۽ راڄُ هئا مصري. ٽالميءَ کي ضرورت هيٺ اوير سان واپار وڌائڻو پيو. هندستان کان آڳاٽن جُڳن جون ٽينڪون ليڪجندڙ هاٿي خريد ڪرڻا پيا ۽ تنهنڪانپوءِ ٻيو واپار ٿيو. نِڪو فرعون پاران اڏيل نيل درياءَ ۽ ڳاڙهي سمنڊ کي ڳنڍيندڙ واهه کي نئين سِر ڪري اڏيائون ۽ ايندڙ صديءَ دوران عربي سمنڊ تي ڪيتريون ئي ساموندي بندرگاهون جوڙيائون: بيرينِس. مَيوس هُرمز ۽ آرسِنس يا سوئيز ٿيئي ساموندي بندرگاهون ٽالمي ٻئين 285 کان 274 ق.م جي وچ تي ٺاهيون ۽ ايديولِس ٽالمي ٽئين (246-221 ق.م) ٺاهي. انهن اوير سان واپار وڌائڻ ۾ هٿي ڏني.

سُتت ئي جهاز عربي سمنڊ ڏانهن هلڻ لڳا. جهازن جون بناوتون يونانين واريون هيون ۽ ناڪئا پڻ اهي ئي هئا. هلائي چلائيءَ جو ڪم سنڀالڻ وارا ڪاروباري پڻ يوناني هئا. ٽالمين جي ڀاڱن سان يورپ ۾ رومي سلطنت اُسري. جنهن جو يونان ۽ ترڪيءَ کان وينڊي اسپين ۽ انگلينڊ تائين ڪوڙ سارن ملڪن تي ڪنٽرول هو. سلطنت ۾ ڀاهران دولت وهي اچڻ لڳي ۽ روم ۽ اٽلي چاتل دنيا مان نت نانگر جي هر قسم جي مال جا گهرائيندڙ بڻجي ويا. يوناني واپاري، ناڪئا ۽ جهاز ڳاڙهي سمنڊ کان اوير ڏانهن هليا. جيئن ته جهاز ساموندي ڪپر ڏئي هلڻ وارا هئا ۽ چؤماسي (سانوڻ/آڪاڙ) جي وائن جي جاڻ اجا نه هئي. تنهنڪري عدن پهچڻ تي عرب اُپيپٽ جي ڪنڌي ورتائون ۽ بحرين وٽان ايراني نارِ ٽپيا ۽ انهي ڪانپوءِ مڪران واري ساموندي ڪنڌي وٺي ڪراچيءَ جي پر پاسي پهتا. هي جهاز سنڌي سڌي تري وارين ٻيڙين کان مَٽَ هئا. جن جو ڊرافٽ يعني بارَ-ڊوءَ گهٽ هئي. جڏهن ته يوناني جهازن جو ڊرافٽ 12 فٽن کان وڌيڪ هو ۽ اهي سنڌوءَ جي چاڙهن ۾ سولائيءَ سان گهڙي نه پئي سگهيا. تنهنڪري يونانين لاءِ ضروري هو ته اهي مال جي ٻيڙيءَ-مَٽَ اونهي سمنڊ ۾ يا ڪنهن ويجهي بندرگاهه تي ڪن.

سڀ کان اهم ساموندي بندرگاهه جيڪا عدن کي ويجهي ۾ ويجهي هئي سا هئي سنڌو درياءَ جي اولاهين چاڙهه تي باربيريڪان. باربيريڪان جو پنهنجو هڪ نرالو هنڌ هو. اها سمنڊ کان 25 ڪلوميٽرن کان وڌيڪ پري نه هئي. بندرگاهه درياءَ جي ڪپر تي هجڻ سان گڏوگڏ هڪ ٽڪريءَ جي پاڙ ۾ هئي. ڏارا جي هُن پار هڪڙي ٻي ننڍي ٽڪري هئي. جيڪا هينئر زمين جي سنوت کان هيٺ هلي وئي آهي. انهن ٻنهي ٽڪرين سان هڪ گارج (چور لڪ) ٺي نهي، جنهن جي وچان درياءَ وهندو هو. جڏهن ڪو درياءَ ڪنهن گارج مان لنگهندو آهي ته اهو اتي ايندڙ ڪيترين ئي صدين تائين قائل رهندو آهي. باربيريڪان کان 40 ڪلوميٽر مٿي اوپارو مڪليءَ جي ٽڪرين ۽ اڳتي هلي وسندڙ شهر ساموئي جي وچ تي هڪ ٻي گارج هئي. ٻنهي گارجن گڏجي سنڌن وچان لنگهندڙ سنڌوءَ جي اولاهين چاڙهه کي 1،700 سالن کان وڌيڪ (گهٽ ۾ گهٽ 400 ق.م کان 1250ع تائين) قاسائي رکيو. سڪندر اعظم انهي چاڙهه جي سروي ڪرائي هئي ۽ چيو وڃي ٿو ته ان چاڙهه تي اليگزينڊرس هيوِن يعني سڪندري بندرگاهه جوڙائي هئائين. پنيور جي کوٽائي ڪندڙ ڊاڪٽر ايف. اي. خان انهي کي باربيريڪان سمجهيو ۽ شڪ اٿس ته اهو سڪندري بندرگاهه ٿي سگهي ٿو. ثبوت ڪونه هئس، دانهون ڪندو رهيو ته اڏاوتن جا بنياد سمنڊ جي سنوت کان 4 فٽ ڪن يا اجا به وڌيڪ هيٺ تائين آهن ۽ هن وقت ڏارا هيٺ ٻڏل آهن. هيٺ تائين کوٽائي متان ڪيس 324 ق.م تائين وڃي پهچائي ها. سوال اهو آهي ته ڇا سمنڊ جي سنوت گذريل 2،325 سالن ۾ ڇئن فٽن تائين چڙهي آهي؟ سڄي دنيا ۾ گڏ ڪيل ثبوت ان عرصي دوران سمنڊ جي سنوت ۾ ڪو چاڙهه پڌرو نٿا ڪن. باربيريڪان لاءِ ڳالهه ان جي ابتڙ آهي، ڇاڪاڻ ته هتي زمين

هيٺ جهڪي آهي. سنڌ جو ساموندي ڪنارو باربيريڪان (ٻنڀور يا ديبل) سميت ڇتي ڌرتي ڌوڏ پرڳٽي ۾ آهي ۽ رکي رکي ڌرتي ڌڏڻ ڪري، جنهن جي ڪري رڻ ڪڇ جو ٿَرُ مٿي کڄي ويو هو، باربيريڪان جو تَرُ هيٺ جهڪي ويو. 893-894ع ۾ رڪارڊ ڪيل هڪ ڌرتي ڌوڏ ديبل (ٻنڀور يا باربيريڪان) جي وڏي ڀاڱي کي ٻوڙي ڇڏيو هو. رهمڪي بازار ويجهو سنڌڙيءَ ۾ هڪ ٻي ڌرتي ڌوڏ 1819ع ۾ رڻ ڪڇ جي اندرين علائقن جي سموري آباديءَ کي اٽڪل 20 فٽ هيٺ زمين ۾ پوري ڇڏيو. ان ريت باربيريڪان ويجهو زمين جي جهڪڻ سندس آڳاٽاٽپ ڳولهي لهڻ ڏکي بڻائي ڇڏي. ڌرتي ڌوڏ وارو هي پرڳٽو نگرپارڪر ڪانوٺي ڪراچيءَ ۽ اورماڙي تائين ساموندي ڪناري سان گڏگڏ 30 کان 50 ميلن جي ويڪر ۾ هلي ٿو.

درياءَ جي ڇوڙ ويجهو هجڻ ۽ ڪياماڙيءَ کان 40-50 ڪلوميٽر ڪن پنڌ تي هجڻ ڪري باربيريڪان مصر کان ڏانهس اينڊڙ يوناني جهازن تان مال جي ٻيڙيءَ-مَٽَ لاءِ ڪراچي بندرگاهه تي سولائيءَ سان ٻاڙي پئي سگهيو. باربيريڪان سنڌ جي اندرين آباديءَ وارن علائقن سان چڱي طرح ڳنڍيل هو. باربيريڪان جي واپارين سدائين جهل وارن علائقن سان جُڙيل پاٽين جي بچاءَ ۾ رهڻ اُتم جاتو. ڪراچيءَ واري بندرگاهه آباديءَ وارن علائقن کان ڇڳل هجڻ ڪري شايد غير محفوظ هئي. تنهنڪري لڳي ٿو ته پڪ سان ننڍا ننڍا دستا بندرگاهه ۽ يونانين توڙي ٻين قومن جي جهازن جو بچاءُ ڪندا هوندا ۽ ٻنڀور کان ٻيڙيءَ-مَٽَ لاءِ مال سڌي تري وارين ٻيڙين ۾ آندو ويندو هوندو. اهڙي ريت باربيريڪان ڪراچي بندرگاهه کي پئي جياريو ۽ موٽ ۾ ڪراچي بندرگاهه وري باربيريڪان کي.

1250 کان 1300ع ڌاري سنڌو درياءَ جي اولاهين ڇاڙهه پنهنجو وهڪرو مٽايو ۽ مُک ڇاڙهه نئي ويجهو ساموئي جي اوپر ڀاسي وٺان وهڻ لڳي ۽ باربيريڪان سنڌوءَ ۽ ان جي سهڪاري دريائن کان ڇڄي ويو، سندس ڪاروبار سُسي ويو ۽ نئين ڇاڙهه تي لاهري يا لاڙي بندر نالي نئين بندرگاهه ٺهي. اها ڪراچيءَ کان تمام گهٽو پري هئي ۽ ٻيڙيءَ-مَٽَ پڪ سان متاثر ٿي هوندي ۽ گهٽجي وئي هوندي. لاڙي بندر پنهنجو هنڌ انهي ڪانوٺي ڪيترائي ڀيرا مٽايو ۽ اهو ڪراچيءَ کان ويتر پري ٿيندو ويو، پر تڏهن به ڪراچي پنهنجي اهليت آڌار جاليندو رهيو.

ڪراچيءَ کان دڳ يا واٽون

- باربيريڪان جي ڦِٽڻ ۽ 1300ع ڌاري نئي جي اُسرڻ ڪانپوءِ ڪراچيءَ کان هڪ سڌو دڳ لانڍي ۽ جنگشاهيءَ کان ٿيندو نئي تائين ٺهيو. هي دڳ ڪراچيءَ جي جنگشاهيءَ رستي ڪوٽڙيءَ سان ڳنڍجڻ تائين ڪم ڏيندو رهيو. هي آڳاٽو دڳ اڄ به جيپ ذريعي اچ وڃ جوڳو آهي.
- نئي ڏانهن هڪڙو ٻيو دڳ گهاري ۽ گُجي کان هو.
- جڏهن سنڌو درياءَ جي مُک ڇاڙهه پنهنجو وهڪرو هالا، اڏيرولال، نصرپور، ماتلي، بدين ۽ ڪوري ڪاريءَ واري مان مٽائي 1758ع ۾ حيدرآباد جي اولهه ڏانهن نيو ته هڪڙو دڳ ڪراچيءَ ۽ ڪوٽڙيءَ جي وچ تي ٽڪرين جي وچان ٺهيو. ڪراچيءَ کان ڪوٽڙيءَ تائين 1858-1861 ۾ ٻوندڙ ريل انهي دڳ جي سِڌ تي اڏي وئي. هن دڳ مان فائدو اهو هو ته وڏي ڊرافٽ واريون ٻيڙيون ڪوٽڙيءَ کان اتر يا ڏکڻ ڀاسي ڏانهن وهي پئي سگهيون، پر سنڌوءَ جي ڇوڙ کان نه. هي دڳ 1768 ۾ اڏجندڙ شهر حيدرآباد کي به ڪم آيو.
- اڃا به هڪڙو ٻيو ۽ تمام اهم دڳ هو ڪراچيءَ کان بولان لڪ ڏانهن: ڪڏيجيءَ، سَري سنگهه، ترڪ، ڏماچ، ٽاٽي بولا خان يا ڪرچات، پوکراڻ، جهانگارا کان سيوهڻ يا جهانگارا کان ٻُوبڪ، دادو، ڪَڪڙ، خيرپور ناٿن شاهه، ميهڙ، نصيرآباد، قمبر، ڳڙهي خيرو، سبي يا قمبر، شڪارپور کان سبي ۽ ڊادِر، عام طور تي گنداوا کان ٿيندو.
- ڀچاڙڪو دڳ سنڌ ۾ ميسولِٿڪ جُڳ جو يعني گهٽ ۾ گهٽ 6،000-7،000 سالن تائين آڳاٽو آهي، جڏهن آڳاٽو انسان انهي کي ڪتب آڻيندو هو.

هنن دڳن رستي ڪراچي، هڪ ساموندي بندرگاهه طور، سنڌ سان گڏوگڏ ڪوئٽا-قنڌار رستي افغانستان کي ۽ اڃا اڳتي وچ ايشيا کي ڪم آيو، گهٽ ۾ گهٽ 200 ق.م کانوٺي، جڏهن ٽالميءَ جي جهازن سنڌ سان واپار شروع ڪيو.

200 ق.م کان 60ع دوران باربيريڪان (سنڌ) جو ساليانو واپار 360 مليَن (36 ڪروڙ) سونا سيس تَرس (رومي سڪو) هو، جيئن پلائني دي ايلڊر اوپر جي واپار هٿان سُجو ٿيڻ جا پٽٽا پٽيا آهن. جيئن ته جهاز سمنڊ جو ڪپر ڪپر ڏئي هلندا هئا، تنهنڪري ڏکڻ اوپر ايشيا ۽ ڏکڻ هندستان کان گرم مسالا باربيريڪان آندا ويندا هئا، جيڪو ٽالميءَ جي مصر کي ويجهي ۾ ويجهي ساموندي بندرگاهه هو. چين کان ريشم ۽ نَٽَ واريون شيون خوتان رستي پشاور يا ڪابل رستي پشاور پهچنديون هيون ۽ اتان اڳتي درياءَ رستي باربيريڪان. ويندي اتر هندستان جو مال به جمنا درياءَ رستي آندو ويندو هو ۽ تنهن ڪانپوءِ اُن تي ستلج تائين پهچايو ويندو هو، جيڪو جمنا کان رڳو 80 ڪلوميٽر پنڌ تي هو. پنجاب ۽ ڪشمير جو مال ٻيڙين ذريعي باربيريڪان تائين آندو ويندو هو.

ٻاهران ايندڙ وکر هئا: ريشمي ڪپڙو، پکراج، مونگو (مرجان)، اُگُر (سلاجيت)، ڏُوپ (لوبان)، شيشو (ڪچ)، سون ۽ انگور (ڊاک). ٻاهر ويندڙ وکر هئا: گرم مسالا، سُرهاٽيون (عطر)، واڳون، سِپون ۽ ڪوڏ، موتي، عاج، دارچيني، ڪاڳر، ڪنئورَ، ڪنڊ، نيرُ، ميندي (وار رنگڻ لاءِ)، اُن، واڳُن ۽ گينڊن جا چَمَرَ، گينڊا، سُٽُ، ٽالهيءَ جو ڪاٺ، ديودار، سُڪل ميوا، اَنَ، قيمتي پٿر، ٻُڙا، سِپ جا موتي وغيره. 60ع ڌاري چؤماسي جي وائن جي ڄاڻ پوڻ ڏکڻ هندستان جي ساموندي بندرگاهن کي عدن سان سڌو سنئون ڳنڍي ڇڏيو ۽ باربيريڪان جو واپار سُسي ويو، پر تڏهن به پنجاب، ڪشمير ۽ افغانستان جو واپار باربيريڪان رستي هلندو رهيو. جڏهن به ڪڏهن پارٿين ۽ سِٿين رومين ڏانهن ويندڙ ريشم واٽ بند ڪئي ته چين جي ڪجهه واپاري وکرن جو لنگهه سنڌ مان ٿيو ۽ ان ريت ڪراچيءَ ٻيڙيءَ-مَٽَ بندرگاهه طور 1300ع تائين ڪم ڪيو. هن سن کان اڳتي هي مٽي ٻڌايل علائقي کي سڌو سُڪيءَ جي دڳن ذريعي ڪم ڏيندو رهيو.

ڪرائوشتي جو آڳاٽو حوالو 1236ع تائين اڳ جو آهي. ايڊمرل سِدي علي رئيس سندس نالو 1554ع ۾ ڪنيو آهي.

هي سڀ ڇنڊيءَ ريت پڌرو ڪري ٿو ته ڪراچي اٽڪل 2،300 سال اڳ لاڪر آهي.